ROK XX Warszawa, lipiec 1939 r. Nr. 7 (290)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKV ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel. 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

UWAGA PANIE MECHANIKU!

Opublikowana została ostatnio odezwa P. Ministra Komunikacji do pracowników P.K.P. następującej treści:

OSTRZEŻENIE MINISTRA

Zdarzył się wypadek katastrofalnego wykolejenia pośpiesznego pociągu na wjazdowej zwrotnicy stacji przejściowej u granic wielkiego węzła, **wskutek nadmiernej szybkości wjazdu na zwrotnicę ustawioną w kierunku zbocznym.**

Przyczyną było **niepowiadomienie drużyny pociągowej o wjeździe na tor inny, niż rozkładowy** i podanie sygnału „Wolna droga w kierunku zbocznym" na semaforze wjazdowym, bez uprzedniego zatrzymania pociągu pod sygnałem „Stój" tego semaforu. W tych warunkach **chwila nieuwagi lub spóźnionego spostrzeżenia maszynisty** (jego pomocnika i kierownika pociągu), że sygnał „Wolna droga" podano 2-ma ramionami semaforu bez uprzedzenia, **stała się bezpośrednią przyczyną wjazdu pociągu na zwrotnicę w zbocznym kierunku z nadmierną, a katastrofalną w skutkach szybkością.**

Okoliczności tej katastrofy, w której wśród zabitych i kilkunastu ciężko rannych, maszynista i jego pomocnik chwilową nieuwagę przypłacili życiem swoim, a kierownik pociągu ciężkim poranieniem, potwierdziły moje spostrzeżenia, iż **najczęstszą przyczyną wypadków kolejowych jest nieprzestrzeganie przepisów przy obserwowanym wśród pracowników kolejowych braku zrozumienia ważności wzajemnego informowania się o wszelkich zmianach w planowym ruchu pociągów.**

Informacja i zwrócona koledze we właściwym czasie uwaga, często zastąpić mogą formalne „ostrzeżenie" w przypadku, gdy jego wydanie przeoczy lub zaniedba bezpośrednio do tego obowiązany pracownik.

Za dobrą i w czas podaną informację świat płaci hojnie.

Brak informacji — ostrzeżenia — kolejarz opłaca własną lub swego kolegi śmiercią, albo kalectwem, narażając też życie przewożonych ludzi i całość mienia państwowego.

Do omawianej katastrofy mogłoby nie dojść, gdyby z zespołu pracowników, którzy, przez nieprzestrzeganie przepisów, bezpośrednio lub pośrednio dopuścili do nadmiernej szybkości wjazdu, pociągu na zwrotnicę w kierunku zbocznym, **choć jeden pamiętał o ważności ostrzeżenia maszynisty o zmianie toru wjazdowego.**

Wystarczyć by mogło, by kierownik pociągu, który orientował się, że zmiana stacji docelowej powoduje zmianę toru wjazdowego na stacji graniczącej z węzłem, podszedł na ostatniej stacji postoju pociągu do parowozu z ustnym ostrzeżeniem:

„Uwaga panie mechaniku! — wobec zmiany końcowej stacji przeznaczenia, będzie pan wjeżdżał na stacji X... na tor boczny".

To hasło „Uwaga panie mechaniku" powinno wejść w krew każdego kolejarza.

Hasło „Uwaga panie mechaniku" powinno pobudzać umysł każdego pracownika kolejowego, mającego styczność z ruchem pociągów i potęgować jego świadomość, że, gdy **bezpieczeństwo ruchu może być utrzymane tylko przy ścisłym przestrzeganiu przepisów, — to wzajemne jak najszerzej stosowane informowanie się o każdej zmianie w planowym ruchu pociągów może dawać gwarancję bezpieczeństwa ruchu,** nawet w przypadku zapomnienia lub zaniedbania odnośnych przepisów przez bezpośrednich wykonawców.

Hasło **„Uwaga panie mechaniku"** stosowane przez każdego kolejarza bez względu na to, czy na danym posterunku obowiązuje go bezpośrednio przepis do wydania konkretnego ostrzeżenia, **przyczyni się do zapobieżenia przypadkom przeoczeń lub zaniedbań przepisów.**

Kolejarz informujący i ostrzegający swojego kolegę musi mieć świadomość, że wzajemnie otrzymana podobna informacja — ostrzeżenie, może uchronić jego samego od omyłki lub nieuwagi, mogącej mieć katastrofalne następstwa.

Minister Komunikacji:

Warszawa, dnia 29 czerwca 1939 r. (—) **J. Ulrych.**

Odezwa ta uzupełniona została następującym wezwaniem:

WEZWANIE

Wzywam wszystkich pracowników kolejowych. mających bezpośrednią styczność z ruchem pociągów, do dokładnego zaznajomienia się z treścią załączonego apelu, który otrzymuje miano: „Ostrzeżenie Ministra".

Z doświadczenia i praktyki życiowej stwierdzam, że niezwykle cenną rzeczą na świecie we wszystkich dziedzinach życia jest dobra informacja.

Obok ścisłego przestrzegania przepisów — naczelnym obowiązkiem pracowników kolejowych powinna być konieczność wzajemnego informowania się o wszelkich zmianach w normalnym biegu pracy kolejowej.

Hasło „Uwaga panie mechaniku" na przykład: „na st. X przyjmą na boczny tor", takie powiadomienie jest dobrze zrozumianym poczuciem obowiązkowości — powinno wejść w krew każdego kolejarza i stać się tradycyjnym obyczajem kolejnictwa polskiego.

Podobnie jak dowódcy i żołnierze na froncie informują się wzajemnie o ruchach nieprzyjaciela, pracownicy kolejowi muszą się informować o wszelkich zmianach mających wpływ na normalny bieg.

Minister Komunikacji:

Warszawa. dnia 29 czerwca 1939 r. (—) **Ulrych.**

Uznając w całej pełni doniosłość inicjatywy p. ministra i słuszność jego zaleceń, polecamy gorąco powyższe publikacje uwadze kolegów i wzywamy ze swej strony do wzmożenia czujności w pełnieniu obowiązków służbowych oraz do współdziałania w tym względzie, także i bez formalnych rozkazów z wszystkimi organami i pracownikami P.K.P.

„WYPOCZYNEK"

Aż nazbyt często, niestety, życie udziela władzom kolejowym krwawej lekcji poglądowej na temat bezpieczeństwa ruchu. Argumentami są w tej lekcji trupy, ranni i milionowe straty materialne a sens jej istotny sprowadza się do wniosku, iż — bez względu na wszelkie, mechaniczne, elektryczne i papierowe blokady i gwarancje — bezpieczeństwo ruchu zależy zawsze w ostatniej instancji od człowieka, najczęściej od maszynisty.

Nauka nie idzie w las, czynniki miarodajne zaczynają już rozumieć, że ani najwymyślniejsze nawet badania psychotechniczne ani najsroższa „dyscyplina służbowa" szafująca bez miary i należytego zastanowienia karami i grzywnami i odszkodowaniem, nie są w stanie zapobiec wypadkom. Zdarzają się one nie tylko niezdolnym i niedbałym, lecz również i takim pracownikom, którzy cieszą się słusznie jaknajlepszą pod każdym względem opinią i należą do najzdolniejszych, najpilniejszych i najbardziej obowiązowych. Istnieją zatem jeszcze i inne okoliczności oprócz zdolności, karności i poczucia obowiązku, na które koniecznie trzeba zwrócić uwagę, jeśli się chce wypadkom zapobiec w granicach ludzkiej możliwości.

„Uwaga, panie mechaniku!" — oto najnowszy „slogan" puszczony w obieg przez p. Ministra pod wrażeniem katastrofy pruszkowskiej. Pomysł jest trafny i szczęśliwy przede wszystkim dla tego, że zrywa z oklepanym, biurokratycznym szablonem i opiera się na życiowym ujęciu zagadnienia. Wydaje się nam, że tą drogą można osiągnąć daleko lepsze rezultaty niż przy pomocy najdłuższego nawet okólnika naszpikowanego co dziesięć słów groźbą „pociągnięcia do surowej odpowiedzialności". Należałoby jednak, zdaniem naszym uzupełnić ten slogan hasłem dodatkowym: *„uwaga na pana mechanika"*.

Maszynista jest jednym z najcenniejszych przedmiotów kolejowego inwentarza. Nawet już nie dlatego, że jest człowiekiem — lecz dlatego, że każda usterka w funkcjonowaniu tego, „instrumentu" może przyprawić i przyprawia rzeczywiście koleje o poważne milionowe straty. Wydawałoby się zatem, że jednym z najważniejszych obowiązków administracji kolejowej jest otoczenie maszynisty troskliwą opieką i zapobiegania wszystkiemu, co mogłoby wpłynąć ujemnie na sprawność w wykonywaniu jego, tak ważnych i tak bardzo odpowiedzialnych, obowiązków.

Jednakże administracja kolejowa— pomijając nieliczne wyjątki, które potwierdzają regułę — nie uświadomiła sobie dotąd jeszcze, że taki obowiązek na niej ciąży. Na każdym kroku spotykamy dowody, że ci sami ludzie, którzy troszczą się gorliwie o każdy przyrząd i każde narzędzie, oszczędzają każdy kawałek metalu i każdy kilogram węgla — nie mają żadnego, ale to zupełnie żadnego, poczucia konieczności — oszczędzania sił ludzkich i zapewnienia maszynistom takich warunków służbowych, któreby im pomagały w należytym i sprawnym pełnieniu ich funkcyj.

Nie mamy w tej chwili zamiaru wytaczać żalów i bólów na temat uposażenia, dodatków służbowych, sposobu traktowania maszynistów w służbie itp. Pragniemy natomiast zająć się zagadnieniem, które, mimo że nie przedstawia dla nas żadnego interesu materialnego, ma jednak dla nas, a jeszcze więcej dla dobra służby kolejowej niesłychanie doniosłe znaczenie. Chodzi mi mianowicie o warunki wypoczynku w lokalach służbowych a ściślej mówiąc o stan sal noclegowych dla drużyn parowozowych.

Przynagleni licznymi i powtarzającymi się stale zażaleniami na ten temat, zebraliśmy źródłowy materiał z całej sieci P. K. P. Na tej podstawie możemy, bez narażania się na zarzut gołosłowności, stwierdzić, że znaczna większość sal noclegowych wykazuje bardzo poważne braki a spora ich liczba nie nadaje się w ogóle do użytku. Parowozownie, w których położenie, stan i wyposażenie sal noclegowych nie daje podstaw do żadnych uzasadnionych zarzutów, można policzyć na palcach, a wobec tego sprawa ma charakter zasadniczy i wymaga traktowania w skali ogólnej.

Władze kolejowe nie doceniają na ogół ważności tej sprawy; sądzą najwidoczniej, że wystarczy znaleść miejsce na postawienie łóżka lub nawet położenie siennika na ziemi, postarać się o jaką taką pościel i trochę słomy, a w najlepszym razie urządzić jakąś kuchnię i postawić stół oraz parę krzeseł — i „sala wypoczynkowa" gotowa. Nikt nie zastanawia się nad tym czy w takiej sali można spać i wypoczywać, nikt nie troszczy się o zapewnienie i zachowanie ciszy i spokoju.

Toteż sale noclegowe mieszczą się w olbrzymiej większości wypadków tuż obok czynnych torów na których odbywają się manewry, z nieodłącznych od nich stukotem, gwizdami, krzykami i odgłosami pracy parowozów. Tu i owdzie sale noclegowe sąsiadują przez ścianę lub przez podłogę z warsztatami będącymi w ruchu, od którego trzęsie cały budynek, gdzie indziej znów znajdują się obok loka-

lów służbowych, w których w ciągu całej doby panuje ożywiony ruch, głośne rozmowy, trzaskanie drzwiami itp. Znamy również wypadek, że sala wypoczynkowa mieści się w bezpośrednim sąsiedztwie lokalu K. P. W., w którym odbywają próby członkowie orkiestry kolejowej, produkując swoje talenty na rozmaitych dętych i rzniętych instrumentach. Wszystko to nie wzrusza tych, których obowiązkiem jest, a raczej powinna być, skrupulatna dbałość o należyty wypoczynek dla drużyn parowozowych, a wskutek tego w salach, które mają służyć do tego celu, nie można w ogóle usnąć a więc i wypocząć należycie.

Istnieją również parowozownie w których pojemność sal noclegowych jest jawnie i notorycznie nie wystarczająca. Drużyny parowozowe stoją „w ogonku" i muszą oczekiwać cierpliwie na swoją kolejność. Gdy trwa to zbyt długo, „wypoczywają" na razie na ławach i na stołach lub — co wygodniej — pod stołami i pod ławami a w lecie na zielonej trawce, pod płotem. Gdy „kolejka" nadejdzie, pracownik rzuca się co prędzej na ciepłe jeszcze i mokre od potu poprzednika posłanie, aby zachwycić nieco snu w czasie, który mu jeszcze do dyspozycji pozostał.

Ale sen nie zawsze przychodzi na zawołanie. Nie chcemy już nawet roztkliwiać się nad dolą tych z pośród nas, którzy np. nie znoszą zapachu cudzego potu i dotyku brudnej, co dopiero przez kogoś innego opuszczonej, pościeli lub też zaduchu sali, w której pokotem spoczywa kilka a nawet kilkanaście osób. Jest to wrażliwość naturalna i zrozumiała, ale w naszych warunkach, niestety, bardzo niepraktyczna. Trudno się jednak dziwić, jeśli ktoś nie może zasnąć dlatego, że go gryzą pluskwy lub że łażą po nim karaluchy, prusaki, myszy a nawet i szczury. A i to się zdarza wcale nie rzadko. O takich drobnostkach jak pchły — już i wspominać nie warto, gorzej, że i obecność wszy też wielokrotnie reklamowano.

Nie można się temu dziwić ani też nie można tego usunąć półśrodkami. Dopóki nie będzie dostatecznej ilości miejsc w salach noclegowych, dopóki na jednej i tej samej pościeli, zmienianej raz w tygodniu lub nawet rzadziej, wypoczywać będzie kilkudziesięciu ludzi, dopóki nie usunie się sienników, stanowiących przytułek i wylęgarnię robactwa, dopóty żadne dyzenfekcje ani żadne doraźne porządki nie pomogą: robactwo, chwilowo przepędzone, zagnieździ i rozmnoży się na nowo.

W jednej parowozowni nie domykają się drzwi, prowadzące wprost na podwórze a więc panuje nie tylko mróz ale i śnieg w zimie zalatuje, w innej znów salę ogrzewa piec, opalany z sąsiedniej ubikacji przy pomocy płyty kuchennej rozpalonej w ciągu całej doby do czerwoności wskutek czego panuje temperatura w okolicy 40 stopni C. Jeszcze gdzieindziej, „sala noclegowa" mieści się na poddaszu, wskutek czego w zimie jest mroźno a w lecie gorąco nie do wytrzymania.

Można by bez trudu prowadzić dalej to interesujące opowiadanie, bo materiał jest bogaty, ale mamy wrażenie że i to wystarczy aby uwydatnić całą powagę tej sprawy z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu. Sale, o których mowa, mają służyć do wypoczynku, i pobyt w nich uważany jest urzędowo za wypoczynek. Drużyna, która w nich przebywała, czy też miała prawo przebywać przez czas wskazany w planie pracy, jako należycie wypoczęta, obejmuje służbę. A trzeba sobie zdawać dokładnie sprawę z tego, na czym ta służba polega i w jakich odbywa się warunkach. I o tym trzeba pamiętać, że do sali wypoczynkowej drużyna przybyła po ciężkiej, wytężającej fizycznie i nerwowo, pracy.

Cóż pomóc mogą w tych warunkach najbardziej nawet dowcipne hasła i „slogany", cóż pomóc może najwyższe nawet poczucie obowiązku i odpowiedzialności, skoro organizm ludzki ma granice wytrzymałości i bez wypoczynku sprawnie funkcjonować nie może. Jesteśmy głęboko i nie bez podstawy przekonani, że poważna większość wypadków, których przyczyną jest przeoczenie sygnałów, ma swoje źródło w tym właśnie, że maszynista nie miał możności należycie wypocząć przed służbą. Przyczyny mogą być różne, najczęściej jednak związane są z stanem sal noclegowych.

Byłoby nie prawdziwym a nawet krzywdzącym twierdzenie, że nikt na P. K. P. prócz nas nie docenia należycie tej sprawy. Większość przełożonych ma wprawdzie inne troski i inne zainteresowania, poparte odpowiednim światopoglądem i nastawieniem. Są jednak i tacy wśród nich, którzy rozumieją niewłaściwość i niebezpieczeństwo obecnego stanu rzeczy, a jednak są bezradni, bo na takie fanaberie nie ma i nie było nigdy na P. K. P. dostatecznych kredytów. Jeśli zaś przypadkiem był jakiś kredyt — to na przeszkodzie jego wyzyskaniu staje biurokratyczny system gospodarczy, tasiemcowa procedura konkursów, przetargów, zatwierdzeń, uzgadniań itd. co może każdemu człowiekowi dobrej woli obrzydzić życie i oduczyć go skutecznie już po pierwszej próbie wszelkiego nowatorstwa i wszelkich nie wczesnych pomysłów.

A jednak musi znaleźć się na to rada, a jednak dalej tak być nie może! Należy raz wreszcie przełamać obecne nastawienie władz kolejowych w tej sprawie, trzeba je przekonać, że tu nie chodzi wcale o jakieś zbyteczne i luksusowe zachcianki personelu parowozowego, że nie chodzi też o naszą wygodę, lecz o coś nierównie ważniejszego, a mianowicie o bezpieczeństwo ruchu. Jest obowiązkiem każdego dbać o to bezpieczeństwo i starać się je zapewnić wszelkimi możliwymi sposobami. Niezbędną jest w tym celu dyscyplina służbowa i selekcja personelu, pożytecznymi są różne pouczenia, przepisy i hasła. Wszystko to jednak nie wiele pomoże, jeżeli personel parowozowy nie będzie miał zapewnionego należytego wypoczynku.

Rozumiemy doskonale, że poprawa istniejącego obecnie stanu sal noclegowych wymaga wydatków, i to sporych wydatków, ale nikt nas nie przekona, że są to wydatki zbędne lub że można sprawę odłożyć do lepszych czasów. Im większe i trudniejsze zadania stoją przed kolejami, tym większą uwagę należy poświęcić tej sprawie a zawsze lepiej opłaci się wydać pieniądze na sale noclegowe niż na pokrywanie strat wynikających z katastrof, nie mówiąc już nawet o tych stratach niewymiernych i nie dających się ocenić w pieniądzach, które stąd wyniknąć mogą, dla interesów nadrzędnych i uznanych powszechnie za najważniejsze.

To też należyte rozwiązanie tego zagadnienia uznaliśmy obecnie za jedno z najważniejszych i najpilniejszych zadań naszej organizacji. Zebrany materiał posłuży nam za podstawę do sformułowania stosownych wniosków do M. K., a dołożymy wszelkich możliwych starań aby wnioski te nie zostały zlekceważone i aby ich realizacji nie odłożono do t. zw. „lepszych czasów", które mają to do siebie, że nigdy jakoś nadejść nie mogą.

Posiadane przez nas materiały obejmują całokształt sprawy a więc obrazują nie tylko warunki wypoczynku w salach noclegowych lecz i stan higieniczny i sanitarny tych sal. Sprawa wiąże się ponadto z innymi jeszcze zagadnieniami, takimi np. jak indywidualna bielizna pościelowa, szafki na ubrania, kąpieliska itd. I te zagadnienia również mają charakter ogólny oraz znaczenie wykraczające po za osobiste nasze potrzeby i interesy. Omówiomy je szczegółowo w następnym numerze „Maszynisty".

ODPOWIEDZIALNOŚĆ MATERIALNA ZA SZKODĘ

Bez przesady stwierdzić można, iż służba parowozowa jest — spośród wszystkich innych rodzajów służby kolejowej najbardziej narażona na ponoszenie odpowiedzialności służbowej, wynika to bowiem z rodzaju obowiązków służbowych pracowników parowozowych oraz z charakteru ich służby. Każdy najdrobniejszy nawet wypadek ruchowy, każda usterka techniczna, co do której władze skłonne są zawsze przypisywać ją winie drużyny parowozowej, każde wreszcie opóźnienie umożliwia i z reguły powoduje pociągnięcie pracownika do odpowiedzialności służbowej.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, pracownik obwiniony o naruszenie ciążących na nim obowiązków

może odpowiadać w trojaki sposób: 1) przed sądami karnymi za popełnienie przestępstwa przewidzianego w kodeksie karnym, 2) przed władzą służbową, władzą przełożoną lub komisjami dyscyplinarnymi za naruszenie obowiązków służbowych (odpowiedzialność porządkowa wzgl. dyscyplinarna, zagrożona nałożeniem stosownej kary) i 3) materialnie za szkodę wyrządzoną przedsiębiorstwu P. K. P. z winy pracownika skutkiem jego czynności służbowych, po myśli § 38 pragmatyki.

Te trzy rodzaje odpowiedzialności są od siebie w teorii, po myśli obowiązujących przepisów, niezależne i jedna odpowiedzialność drugiej ani trzeciej nie wyklucza. Najczęciej stosowane są one równocześnie spowodu jednego i tego samego zdarzenia. Z reguły ma to miejsce w razie wypadków ruchowych.

Wskutek obowiązkowego doniesienia karnego, uskutecznionego przez władze kolejowe pociąga pracownika do odpowiedzialności sądowej właściwy sąd karny. Równocześnie władze kolejowe nakładają na pracownika karę porządkową wzgl. jedną z najlżejszych kar dyscyplinarnych, którą ma prawo nałożyć Dyrekcja bez postępowania przed komisjami Dyscyplinarnymi lub też wdrażają postępowanie dyscyplinarne a sprawę sądzi i karę nakłada ew. komisja Dyscyplinarna. Na tym jednak nie koniec, bo obok i niezależnie od kary sądowej i porządkowej wzgl. dyscyplinarnej Dyrekcja nakłada na pracownika obowiązek zwrotu wyrządzonej szkody, z reguły zwrotu częściowego, jednakże w sumach stosunkowo znacznych, nie rzadko wynoszących po kilkadziesiąt a nawet i po kilkaset złotych.

Sposób, w jaki władze kolejowe korzystają z służącego sobie prawa pociągania pracowników do odpowiedzialności materialnej za szkodę budzi już od dawna wśród pracowników parowozowych bardzo poważne zastrzeżenia. Dotychczasowe starania związku aby sprawę tę unormować i skłonić właściwe czynniki do przestrzegania litery oraz ducha obowiązujących w tym względzie przepisów nie dały pomyślnych rezultatów. Toteż na wniosek Z.Z.M. zajął się ostatnio tą sprawą Blok Kolejowych Związków Fachowych, który wystosował do p. Ministra Komunikacji odpowiedni memoriał, podany poniżej w pełnym brzmieniu. Sprawa będzie przedmiotem osobistej interwencji Bloku u p. Ministra już w dniach najbliższych.

---

§ 38 obowiązującej pragmatyki służbowej zezwala władzom kolejowym pociągnąć pracownika do odpowiedzialności materialnej za szkodę, wynikłą z jego winy dla P. K. P. skutkiem jego czynności służbowych, a to niezależnie od odpowiedzialności porządkowej i dyscyplinarnej.

To uprawnienie, o tyle niezwykłe i wyjątkowe w systemie prawa obowiązującego w naszym Państwie, iż zezwala organom bezpośrednio zainteresowanego przedsiębiorstwa decydować o istnieniu i o wysokości wyrządzonej temu przedsiębiorstwu szkody, tudzież o ustaleniu osoby winnego i zobowiązanego do odszkodowania a ustaloną przez siebie należność egzekwować z ominięciem drogi sądowej z uposażenia pracownika, ograniczone jest jednak szeregiem warunków. I tak: 1) Do odpowiedzialności materialnej można pociągnąć pracownika tylko wówczas, jeżeli szkoda wynikła z jego winy (§ 38 ust. (1). 2) Zarządzenie o obowiązku zwrotu szkody może być wydane tylko po przeprowadzeniu dochodzenia (§ 38 ust. (3)), w którym pracownikowi zostały zarezerwowane ściśle określone uprawnienia (§ 38 ust. (4)). 3) Zarządzenie winno być uzasadnione a pracownikowi służy prawo odwołania się do wyższej instancji (§ 38 ust. (5 i 6)), i wreszcie 4) Od ostatecznego orzeczenia, wydanego w trybie administracyjnym służy pracownikowi prawo odwołania się na drogę sądową przez wniesienie powództwa przeciwko przedsiębiorstwu P.K.P. o ustalenie, że roszczenie w stosunku do niego nie istnieje w ogóle lub w części, przy czym obowiązek udowodnienia istnienia winy i szkody ciąży na P.K.P.

Dotychczasowy, dziesięcioletni już okres stosowania w praktyce życia służbowego omawianych postanowień, wprowadzonych po raz pierwszy w pragmatyce z dnia 8.VII. 1929 r., uzasadnia najzupełniej twierdzenie, iż władze kolejowe korzystają wprawdzie chętnie ze służącego sobie prawa nakładania na pracowników obowiązku zwrotu szkody, pomijają jednak z reguły wszystko to, co ustanowione zostało jako gwarancja dla pracownika przeciwko dowolności ich postępowania oraz uniemożliwiają pracownikom odwoływanie się w tych sprawach na drogę sądową. Prawo pociągania pracownika do odpowiedzialności materialnej za szkodę przestało być w tych warunkach tym, czym powinno być według intencyj i brzmienia pragmatyki a stało się prawem, — bezapelacyjnego w gruncie rzeczy — nakładania na pracowników dodatkowych, wysokich i dotkliwych kar pieniężnych, sięgających daleko po za granice prawa karania przyznanego organom przeds. P.K.P. w części IV. pragmatyki, normującej odpowiedzialność służbową.

Przede wszystkim władze kolejowe nie krępują się tym, że do odpowiedzialności materialnej za szkodę wolno pociągnąć tylko pracownika, który szkodę tę wyrządził ze swej winy. W ramach postanowień § 38 możliwym i dopuszczalnym jest wprawdzie dochodzenie i stwierdzenie winy odrebnie od odpowiedzialności dyscyplinarnej i wyłącznie dla ustalenia odpowiedzialności materialnej za szkodę, jeżeli jednak pracownik, z powodu tego samego zdarzenia, z którego szkoda wynikła, został pociągnięty do odpowiedzialności dyscyplinarnej, niedopuszczalnym jest — zdaniem naszym — przesądzanie jego winy w decyzji o obowiązku zwrotu szkody, zanim postępowanie dyscyplinarne nie zostanie zakończone prawomocnym, skazującym orzeczeniem. Tymczasem władze kolejowe często nakładają na pracowników obowiązek zwrotu szkody łącznie z orzeczeniem dyscyplinarnym, wydanym w pierwszej instancji a więc nie prawomocnym, a niekiedy nawet jeszcze przed wdrożeniem lub równocześnie z wdrożeniem postępowania dyscyplinarnego. Ponieważ wniesienie odwołania, które wstrzymuje wykonanie kary dyscyplinarnej nie ma mocy wstrzymującej wykonanie orzeczenia o odszkodowaniu — przeto konsekwencje, do których prowadzi opisany wyżej sposób postępowania władz kolejowych są w tych wypadkach niewątpliwie sprzeczne z poczuciem słuszności i z zasadami porządku prawnego.

Ust. (4) § 38 pragmatyki gwarantuje pracownikowi szereg uprawnień, mających najwidoczniej na celu umożliwić mu należytą obronę jego praw jeszcze przed wydaniem orzeczenia i to zarówno jeśli chodzi o ustalenie winy, jak też i o istnienie oraz o wysokość szkody. Pracownik winien być nie tylko osobiście przesłuchany ale ma nadto prawo zadawać pytania świadkom i biegłym, co jest możliwe — oczywiście — wówczas tylko, gdy jest on przy przesłuchiwaniu świadków i biegłych obecny. Postanowień tych władze kolejowe nie przestrzegają, nie zawiadamiają pracowników o terminie przesłuchania świadków i biegłych i nie zezwalają im na uczestniczenie przy prowadzeniu dochodzeń. Nie dopuszcza się również pracowników do udziału w sprawdzaniu innych dowodów i nie daje się im możności przeglądania i sporządzania odpisów z aktów dochodzeń. Pomijanie tych. istotnych dla sprawy, formalności postępowania, których przestrzeganie mogłoby wpłynąć decydująco na treść orzeczenia, powoduje, iż postępowanie w sprawach o odpowiedzialność materialną za szkodę wyrządzoną przez pracownika przed. P.K.P. uchyla się zupełnie spod jego kontroli i nie daje mu żadnej możliwości strzeżenia i obrony jego interesów. Chodzi zaś w praktyce o sumy wysokie w stosunku do uposażenia przeciętnego pracownika służby wykonawczej, bo wynoszące kilkadziesiąt a nawet i kilkaset złotych, teoretycznie zaś zakres odpowiedzialności pracownika nie jest niczem ograniczony, co umożliwia nałożenie odszkodowania w każdej, dowolnej wysokości i co doprowadzić może do obciążenia uposażenia oraz zaopatrzenia pracownika choćby i do końca życia i poderwać tą drogą podstawę egzystencji jego samego i jego rodziny.

Uzasadnienie orzeczeń o obowiązku zwrotu szkody ogranicza się z reguły jedynie do momentów formalnych. Władze stwierdzają, iż pewna szkoda wynikła z winy pracownika i podają mu wysokość nałożonego nań odszkodowania, przy czym jednakże

nie motywują niczym ani wysokości szkody ani też związku przyczynowego zachodzącego pomiędzy czynem zarzucanym pracownikowi a ową szkodą. Taki sposób motywowania orzeczeń w łączności z opisaną wyżej, zupełną w stosunku do pracownika, tajnością postępowania i aktów dochodzeń, uniemożliwia merytoryczną obronę w postępowaniu odwoławczym i nie może być uznany za spełnienie wymogów przewidzianych w § 38 ust. 5 pragmatyki.

Wykorzystanie prawa odwołania od orzeczeń o obowiązku zwrotu szkody z reguły nie prowadzi do celu. Władze orzekające w pierwszej instancji nie odmawiają wprawdzie przyjmowania takich odwołań, ale władza odwoławcza t.j. Ministerstwo Komunikacji odwołań tych bądź to w ogóle nie załatwia, bądź też załatwia je odmownie bez merytorycznego uzasadnienia. Podpisane Związki mogą z własnej praktyki przytoczyć dziesiątki przykładów nie załatwienia odwołań od takich orzeczeń i nie udzielania na nie odpowiedzi mimo upływu wielu lat a z własnej ich praktyki nie jest im znany wypadek uchylenia przez M. K. orzeczenia o obowiązku zwrotu szkody, bądź też obniżenia sumy przypisanej pracownikowi do zwrotu, aczkolwiek nie jest prawdopodobnym, aby wszystkie wydawane w omawianych sprawach orzeczenia Dyrekcji były bezwarunkowo słuszne i zgodne z prawem, zarówno pod względem merytorycznym, jak i formalnym. W tych warunkach bezowocnymi pozostają wszelkie usiłowania, aby drogą wnoszenia odwołań skłonić władze orzekające w pierwszej instancji do przestrzegania przepisów § 38 pragmatyki. Podnoszone w odwołaniach, nawet najsłuszniejsze, zarzuty trafiają w próżnię, Ministerstwo nie reaguje na jawne pomijanie przepisów a wskutek tego władze pierwszej instancji przyzwyczajają się do postępowania sprzecznego z treścią obowiązującego prawa.

Możliwość wykorzystania uprawnień zagwarantowanych pracownikowi w § 39 pragmatyki t.j. prawa wniesienia do sądu skargi o ustalenie, że obowiązek zwrotu szkody nie istnieje w ogóle lub w stosunku do niego w całości lub w części, posiada znaczenie podstawowe, ponieważ w sporze tym obowiązek udowodnienia winy i wysokości szkody ciąży na P. K. P i ponieważ w tym właśnie postanowieniu zawarte jest urzeczywistnienie gwarancyj z art. 68 ust. (1) konstytucji, które zabraniają zamykania obywatelom drogi sądowej dla dochodzenia krzywdy lub szkody. Skierowanie sprawy na drogę sądową możliwe jest jednak tylko wówczas, gdy wydane zostanie orzeczenie ostateczne w administracyjnym toku instancji. Gdy jednak M. K. — jak to zaznaczyliśmy powyżej — orzeczenia takie wydaje tylko w rzadkich, wyjątkowych wypadkach z reguły zaś odwołań w omawianych sprawach w ogóle nie załatwia, przeto prawo do skierowania sprawy na drogę sądową jest uprawnieniem tylko teoretycznym i w praktyce nie może być wykorzystane.

W ostatecznej konsekwencji opisanych wyżej metod postępowania — obowiązek zwrotu szkody nakładają na pracownika, w sposób w praktyce bezapelacyjny, Dyrekcje O. K. P. i to z pominięciem najistotniejszych nawet reguł postępowania a wyznaczone przez siebie odszkodowanie ściągają z uposażenia pracownika, który nie może ani liczyć na rozpatrzenie tej sprawy przez Ministerstwo Komunikacji, ani też spodziewać się, iż będzie miał możność skorzystać z zagwarantowanego wyraźnie w konstytucji i w pragmatyce prawa odwołania się do wyroku niezawisłych sądów.

Jesteśmy głęboko przekonani, iż przytoczone powyżej fakty nie były dotąd znane p. Ministrowi, a wobec tego prosimy o polecenie zbadania sprawy, oraz o wydanie stosownych instrukcyj i zarządzeń tak, aby postanowienia §§ 38 i 39 pragmatyki były w przyszłości przestrzegane ściśle i stosowane lojalnie wobec pracowników.

SPRAWY SŁUŻBOWE

JESZCZE O LIKWIDACJI KASY EMERYTALNEJ W B. DZIELNICY PRUSKIEJ

Dnia 6 czerwca r. b. przedstawiciele Bloku Kolejowych Związków Fachowych na odbytej w Ministerstwie Komunikacji konferencji otrzymali zapewnienie, że — w związku z mającą nastąpić w dniu 31 grudnia 1939 r. likwidacją Kasy Emerytalnej dla robotników kolei państwowych w b. dzielnicy pruskiej — pracownicy ubezpieczeni w tej Kasie nie zostaną narażeni na jakiekolwiek straty z tego tytułu, gdyż wszelkie uprawnienia wynikające z przynależności do Kasy zostaną całkowicie zachowane.

Według brzmienia ustawy, pracownicy „stali", pozostający w obowiązkowym ubezpieczeniu w Kasie Emerytalnej w dniu 31 grudnia 1939 r. zostaną objęci z dniem 1 stycznia 1940 r. kolejowymi przepisami emerytalnymi natomiast pozostali pracownicy podlegać będą ubezpieczeniu w Zakładzie Ubezpieczeń Społecznych lub w Zakładzie Ubezpieczeń na wypadek inwalidztwa w Chorzowie — zależnie od miejsca zamieszkania.

Okresy podlegające w dniu 31 grudnia 1939 r. zaliczeniu do ubezpieczenia w Oddziale A będą zaliczone przez wspomniane Zakłady przy ustalaniu uprawnień do świadczeń ubezpieczeniowych.

Ubezpieczenia w Oddziale A — w wydziałach obwodowych Nr 1 i 2 Kasy Emerytalnej—w okresie od 1 stycznia 1934 r. do 31 grudnia 1939 r. będą uważane za ubezpieczenie w Zakładzie Ubezpieczeń Społecznych.

Uprawnienia do świadczeń w Oddziale A i B z tytułu zaszłych wypadków i zaopatrzenia inwalidzkiego powstałego przed dniem 1 stycznia 1940 r. będą realizowane przez P.K.P. w wymiarze i na warunkach obowiązujących Kasę Emerytalną.

Świadczenia przysługujące wdowom i sierotom pozostałym po pracownikach zmarłych po dniu 31 grudnia 1939 r. będą przyznawane i wypłacane przez PKP. w wymiarze i na warunkach obowiązujących Kasę Emerytalną z tym tylko zastrzeżeniem, że łączna kwota renty wdowiej i sierocej z Oddziału B nie może przekraczać kwoty takich świadczeń z tego Oddziału służących zmarłemu.

Postępowanie w sprawie świadczeń z Oddziału A i B wszczęte przed 1 stycznia 1940 r., a nie dokończone przez Kasę Emerytalną, zakończone będzie przez P.K.P. na podstawie przepisów obowiązujących w dniu 31 grudnia 1939 r., bowiem z dniem 1 stycznia 1940 r. P.K.P. przyjmie wszelkie prawa i obowiązki Kasy Emerytalnej.

Z dalszych postanowień ustawy wymienić należy, że pracownicy umowni, którzy nie przebyli w ubezpieczeniu w Oddziale B pięć lat otrzymują w pewnych wypadkach — określonych w § 34 statutu Kasy — zwrot składek z oprocentowaniem 4,5 proc. od sta w stosunku rocznym, zaś pracownicy, którzy do dnia 31 grudnia 1939 r. byli członkami Kasy w ciągu przynajmniej pięciu lat, zachowują prawo do świadczeń przewidzianych statutem Kasy dla Oddziału B — bez potrzeby dalszego opłacania składek. Takież świadczenia służyć będą członkom rodziny ubezpieczonego.

Pracownikom objętym kolejowymi przepisami emerytalnymi, którzy — w dniu 31 grudnia 1939 r. dobrowolnie kontynuowali ubezpieczenie w Oddziale A. — P.K.P. zwróci na żądanie składki wpłacone przez nich dobrowolnie po ustaniu obowiązku ubezpieczenia w Kasie Emerytalnej z oprocentowaniem 4,5 proc. rocznie. Roszczenie o zwrot tych składek przedawnia się z dniem 31.XII. 1941 r.

Poza tym Senat uchwalił rezolucję wzywającą Rząd:

„1) do ustalenia wszystkich pracowników stałych umownych P. K. P. należących do Kasy Emerytalnej dla robotników kolei państwowych b. dzielnicy pruskiej i posiadających w chwili likwidacji Kasy Emerytalnej co najmniej 5 lat przynależności do niej,

2) do przyznania w związku z likwidacją Kasy Emerytalnej pomocy leczniczej wszystkim rencistom Kasy.

O NALEŻYTE UNORMOWANIE STOSUNKÓW SŁUŻBOWYCH PRACOWNIKÓW PRZYJĘTYCH Z C. S. D.

Zarządzeniem z dn. 23 marca 1939 r. Nr. 8 P. 5/30/39 unormowało Ministerstwo Komunikacji stosunki służbowe oraz uposażenie pracowników przyjętych do służby P. K. P. z Czesko-Słowackich Kolei Państwowych.

W przeciwieństwie do sposobu unormowania uprawnień emerytalnych, które wypadło na ogół sprawiedliwie i zadawalająco, budzi wspomniane zarządzenie, dotyczące zaszeregowania i charakteru służbowego pracowników liczne, poważne zastrzeżenia. Do najważniejszych z pośród tych zastrzeżeń zaliczyć należy: ustalenie terminu regulacji omawianych spraw na dzień 1. IV. 1939 r., pozbawienie niektórych pracowników stanowiska etatowego, zwłaszcza zaś zasady zaszeregowania do grup uposażenia.

Blok Kolejowych Związków Fachowych postanowił zająć się tą sprawą i podjął w tym celu stosowną interwencję w M. K. Celem zapoznania się na miejscu i dokładnie ze stanem sprawy i postulatami zainteresowanych bezpośrednio pracowników — zwołana została na dzień 21. VI. 1939 r. do Bogumina specjalna konferencja, w której uczestniczyli z ramienia zblokowanych Zwązków kol. kol. **Hamuliński** i **Bojko** (Z. U. K.), **Pruszyński** (Z. Z. M.), **Kicyła** (Z. Z. D. K.) i **Skarwecki** (Z. K. P. D.).

Na konferencji omówiono wyczerpująco zaszeregowanie pracowników, przejętych od Zarządu Kolei Czeskich, wysłuchano ich życzeń i dezyderatów pod względem usytuowania materialnego i służbowego oraz rozpatrzono wnioski zawodowe pracowników delegowanych z poszczególnych Dyrekcji.

W wyniku obrad uchwalono rezolucję, wzywającą Zarządy Związków należących do Bloku do natychmiastowego podjęcia starań o:

1) uregulowanie stosunku służbowego przejętych pracowników z ważnością od 1. X. 1938 r.

2) przyznanie wszystkim pracownikom takich grup uposażeniowych, które odpowiadają pełnionym czynnościom i są najbardziej zbliżone do uposażenia posiadanego na kolejach czeskich i przyjęcia na etat tych wszystkich, którzy etaty posiadali już pod zarządem kolei czeskich.

3) przyznania dodatkowych awansów, z racji posunięć w terminie na 1. IV. 1939 r. którymi pracownicy na Zaolziu nie zostali objęci;

4) zaniechanie potrąceń różnic w wypłacanych dietach i zarządzenie zwrotu kwot potrąconych;

5) przyznanie dodatku wszystkim pracownikom na Zaolziu w wysokości wypłacanej pracownikom w Okręgu katowickim;

6) wypłacenie jednorazowego zasiłku w wysokości jednomiesięcznego uposażenia wszystkim pracownikom na Zaolziu na pokrycie zadłużeń zaciągniętych w czasie pobierania zaliczek na uposażenie wzgl. wynagrodzenie nieuregulowane;

7) powrotne przeniesienie pracowników delegowanych, starających się powrócić do swoich poprzednich miejsc służbowych na P. K. P.

Na poparcie poszczególnych wniosków zebrani przytoczyli szereg życiowych przykładów, uzasadniających przekonywująco poszczególne zagadnienia przykładami indywidualnymi.

Na podstawie zebranego tą drogą materiału opracowany został wyczerpujący memoriał, który Blok przedłoży w czasie najbliższym P. Ministrowi Komunikacji na osobistej audiencji.

Z treścią tego memoriału oraz z rezultatami interwencji zapoznamy czytelników w najbliższym numerze naszego czasopisma.

WYNAGRODZENIE PRACOWNIKÓW P. K. P. ZA CZAS ĆWICZEŃ WOJSKOWYCH

Zarządzeniem M. K. z dnia 17-go maja 1939 r. (Dz. Urz. M. K. nr. 19, poz. 102) wyjaśniono, iż pracownicy P. K. P. objęci rozporządzeniem uposażeniowym z dnia 1 stycznia 1934 r. zachowują prawo do uposażenia w myśl § 24, ust. (2) tego rozporządzenia za czas **przeszkolenia wojskowego** i ćwiczeń wojskowych odbytych z tytułu obowiązku do służby wojskowej w rezerwie lub w pospolitym ruszeniu.

Jednocześnie postanowiono, iż umowni pracownicy umysłowi P. K. P. zachowują prawo do wynagrodzenia przez czas odbywania przytoczonych w poprzednim ustępie ćwiczeń wojskowych i przeszkolenia wojskowego.

Z DZIAŁALNOŚCI REFERATU PRAWNEGO CENTRALI Z. Z. M.

18. Charakter prawny stosunku służbowego b. funkcjonariuszy c. k. austriackich kolei państwowych.

S p r a w a k o l. N a w a r y R u d o l f a, S z c z a k o w a.

Kol. Nawarze Rudolfowi, dyspozytorowi parowozowni Szczakowa zwolnionemu ze służby z dniem 30 czerwca 1936 r. wymierzyła Dyr. O. K. P. w Krakowie zaopatrzenie emerytalne początkowo za 29 lat 11 miesięcy i 10 dni wysługi emerytalnej następnie zaś wymiar ten sprostowała i podniosła wysługę emerytalną do lat 31. Kol. Nawara odwołał się od decyzji wymiarowej do M. K., domagając się zaliczenia do wysługi emer. pominiętego w dekrecie wymiarowvm okresu służby wojskowej w b. armii austriackiej z mobilizacji od dn. 1 sierpnia 1914 do dn. 16 września 1916 r. Ministerstwo nie uwzględniło odwołania wychodząc z założenia, że okresu tego nie można zaliczyć do wysługi emerytalnej ponieważ kol. Nawara, jakkolwiek był etatowym (dekretowym) pracownikiem b. austr. kolei państw. to jednak nie uzyskał w b. państwie zaborczym charakteru **funkcjonariusza państwowego,** albowiem pracowników kolei austriackich za **funkcjonariuszów państwowych** w rozumieniu miarodajnego w tym względzie § 46 ust. (1) pkt. 4 kolejowych przepisów emerytalnych uważać nie można.

To orzeczenie M. K. zaskarżył kol. Nawara przy pomocy Referatu Prawnego Centrali do N. T. A., który **wyrokiem z dnia 10 lutego 1939 r. l. rej. 955/37 uznał skargę za uzasadnioną i uchylił zaskarżone orzeczenie spowodu wadliwego postępowania.**

W motywach wyroku rozważył i wyjaśnił N. T. A. co następuje:

Zaskarżone orzeczenie opiera się na założeniu, jakoby pracowników kolejowych b. zaboru austriackiego nie można było uznać za posiadających charakter funkcjonariuszy państwowych w rozumieniu § 46 ust. (1) pkt. 4. kolejowych przepisów emerytalnych. **Założenie to jest jednak błędne.** Pragmatyka służbowa dla funkcjonariuszy c. k. austriackich kolei państwowych wydana rozporządzeniem b. c. k. ministerstwa kolei z dn. 7 kwietnia 1898 r. L. 16.366 („Dienstordnung für die Bediensteten der K. K. oesterr. Staatsbahnen") uważa pracowników kolejowych za **funkcjonariuszy państwowych** w **szerszym znaczeniu.** Wynika to m. in. z § 3 pragmatyki, według którego, w przedmiocie stosunku służbowego pracowników kolei państwowych, o ile statut organizacyjnv i obowiązujące przepisy ustawowe nie przewidują odmiennych praw i obowiązków — mają zastosowanie normy obowiązujące dla państwowych urzędników i sług państwowych, a § 18 tejże pragmatyki służbowej określa pracowników c. k. austriackich kolei państwowych jako **funkcjonariuszy państwa.** („als Augestellte des Staates"). Wprawdzie § 19 statutu Organizacyjnego Kolei Państwowych w b. Austrii z 19 stycznia 1896 r. Nr. 16 Dz. P. P., określając prawa i obowiązki personelu kolejowego zastrzega unormowanie stosunku służbowego odnośnie do pracowników, którym nie przysługuje charakter rzeczywistych funkcjo-

nariuszy państwowych (wirkliche Staatsbedienstete) — w drodze osobnej pragmatyki, to jednak tekst § 46 ust. (1) pkt. 4 kolejowych przepisów emerytalnych (rozp. K. M. z dn. 28.I 1934 r. Dz. U. R. P. Nr 20 r. 1936 poz. 169) według którego służbę wojskową w b. państwie zaborczym wlicza się do wysługi emer. jedynie w przypadku, gdy pełniąca tę służbę osoba „już w b. państwie zaborczym uzyskała charakter funkcjonariusza państwowego" — nie daje dostatecznej podstawy do przyjęcia iż przepis ten — o ile chodzi o b. zabór austriacki — miał na myśli jedynie funkcjonariuszy państwowego zarządu kolejowego (Personal der staatlichen Eisenbahnverwaltung), którym przysługiwał charakter rzeczywistych funkcjonariuszy państwowych w rozumieniu ustawy z dn. 15 kwietnia 1873 r. Nr. 47 Dz. P. P. cytowanej w powołanym wyżej § 19 statutu organizacyjnego.

Z uwagi na ten stan prawny, ustawodawca polski już w pierwszej ustawie emerytalnej z dn. 20 lipca 1921 r. w art. 42, jak i w obecnie obowiązującej ustawie emerytalnej z 19 grudnia 1923 r. w art. 81, nakazując zaliczenie do wysługi emer. lat służby odbytej w b. państwie zaborczym, nie ogranicza tego zaliczenia tylko do osób, które były w tym państwie funkcjonariuszami państwowymi w ścisłym znaczeniu, w rozumieniu obowiązujących w tej mierze przepisów polskich ustaw pragmatycznych, lecz używając określenia „pozostawali na służbie jednego z b. państw zaborczych", ma na myśli te osoby, które pozostawały w stosunku służbowym do b. państwa zaborczego, bez względu na zakres praw, z jakich korzystali w b. państwie zaborczym, byleby według przepisów tego państwa lata ich służby były do wysługi emer. policzalne (porównej wyroki N.T.A. z dn. 31 grudnia 1938 r. l. rej. 356/37. Zbiór wyroków Nr. 1672 A).

Skarżący zatem w rozumieniu kolejowych przepisów emerytalnych miał charakter państwowego funkcjonariusza. Ponieważ zaś władza pozwana nie rozważyła, czy skarżącemu, jako funkcjonariuszowi państwowemu przysługuje prawo do zaliczenia spornego okresu do wysługi emerytalnej na podstawie odnośnych przepisów b. państwa austriackiego, przeto Trybunał dopatrując się w tym naruszenia form postępowania ze szkodą dla skarżącego uchylił zaskarżone orzeczenie z powodu wadliwego postępowania.

19. Moc prawna zaświadczeń o ustaleniu wysługi emerytalnej wydawanych na podstawie § 4 Rozp. R. M. z dn. 4. VII. 1929 r. i § 4 Rozp. R. M. z dn. 8. VII. 1932 r.

Sprawa kol. Nowaka Władysława — Kielce.

Po myśli postanowień § 4 Rozp. Rady Ministrów z dn. 4 lipca 1929 r. (pierwsze, odrębne przepisy emerytalne dla pracowników kolejowych) przedsiębiorstwo P.K.P. obowiązane było wydać każdemu pracownikowi, posiadającemu uprawnienia emerytalne, zaświadczenie, stwierdzające, od jakiej daty liczy mu się nieprzerwanie wysługę emerytalną. Analogiczne postanowienia zawiera § 4 Rozp. Rady Ministrów z dn. 8. VII. 1932 r. (drugie przepisy emerytalne dla pracowników kolejowych).

Na tej podstawie doręczono w latach 1930—33 wielu pracownikom zaświadczenia, wskazujące datę, od której nieprzerwanie liczy się im wysługa emerytalna lub czas, jaki do tej zasługi zaliczony został.

Zaświadczenie takie otrzymał swego czasu także i kol. Władysław Nowak, maszynista II kl. parowozowni Kielce, a z treści zaświadczenia wynikało, iż wysługę emerytalną liczy się mu nieprzerwanie od dn. 27 lipca 1911 r. Gdy jednak następnie kol. Nowak w r. 1935 przeszedł na emeryturę Dyrekcja P.K.P. w Radomiu zaliczyła mu do wysługi emerytalnej tylko okres od dn. 8 stycznia 1918 r. do chwili rozwiązania stosunku służbowego. Przeciwko dekretowi wymiarowemu odwołał się kol. Nowak przy pomocy Referatu Prawnego Centrali Z.Z.M. do Ministerstwa Komunikacji, domagając się zaliczenia całego okresu wskazanego w zaświadczeniu o wysłudze emerytalnej t.j. nieprzerwanego okresu od dn. 27 lipca 1911 r. Ministerstwo Komun. nie uwzględniło jednakże odwołania kol. Nowaka powołując się na to, że służba kol. Nowaka od 1. I. 1908 do 12. II. 1912 i od I. IX. 1914 do 31. XII. 1917, która uwzględniona była w zaświadczeniu o wysłudze emerytalnej, nie podlega zaliczeniu do wysługi emerytalnej była to bowiem służba wojskowa, a kol. Nowak po ukończeniu tej służby wr. 1912 nie wstąpił do służby cywilno - państwowej, z którą były związane uprawnienia emerytalne, a po ukończeniu służby w r. 1913 nie wstąpił do służby w wojsku polskim ani do służby cywilno-państwowej polskiej, co, zdaniem M. K. uniemożliwią zaliczenie tej służby do wysługi emerytalnej z uwagi na postanowienie § 46 ust. 1 przepisów emerytalnych w r. 1932.

Tę decyzję Minsterstwa Komunikacji zaskarżył kol. Nowak za pośrednictwem Referatu Prawnego Centrali Z.Z.M. do Najwyższego Trybunału Administracyjnego. Skarga opierała się na założeniu, że skoro Dyrekcja O.K.P. w Radomiu wydała swego czasu kol. Nowakowi na podstawie § 4 przepisów emerytalnych z r. 1929 zaświadczenie stwierdzające, iż wysługa emerytalne liczy mu się nieprzerwanie od dn. 27 lipca 1911 r. i skoro zaświadczenie to stało się prawomocne, to władze kolejowe nie mają prawa odmówić mu zaliczenia do wysługi emerytalnej okresów objętych tym zaświadczeniem. Odmowa taka była by sprzeczna z postanowieniami § 46 ust. 1 przepisów emerytalnych z r. 1932, w myśl których należy zaliczyć do wysługi emerytalnej pracownika wszystkie te okresy służby i pracy, które zostały zaliczone, lub które podlegały zaliczeniu na podstawie przepisów obowiązujących poprzednio. Wspominając nawiasem — sporny okres służby kol. Nowaka był okresem służby wojskowej spędzonej w wojskach kolejowych na stanowisku pomocnika maszynisty i maszynisty parowozowego.

N.T.A. wyrokiem z dn. 30 stycznia 1939 r. l. rej. 268/36 uznał w całej pełni słuszność wywodów skargi i uchylił zaskarżone orzeczenie jako niezgodne z prawem.

W uzasadnieniu wyroku stwierdził N.T.A. co następuje:

„Według ustalonej w tej mierze judykatury Trybunału — **zaświadczenia wydawane na podstawie § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 4.VII. 1929 r. Dz. U. R. P. Nr 57, poz. 448, jak również na podstawie § 4 Rozp. Rady Ministrów z dn. 8. VII. 1932 r. Dz. U. R. P. Nr 61, poz. 577,** mające na celu stwierdzenie, od jakiej daty liczy się pracownikowi wysługę emerytalną (rozp. z 4.VII. 1929 r.) względnie jaki czas liczy się do jego wysługi emerytalnej (rozp. R. M. z dn. 8.VII. 1932 r.) — **mają charakter decyzyj administracyjnych, mających za zadanie ustalenie uprawnień emerytalnych i, jako takie, powodujących skutki prawne** (§ 46 rozp. R. M. z dn. 8.VII. 1932 r.). Od takich decyzyj służy stronom odwołanie, a następnie skarga do Najwyższego Trybunału Administracyjnego (porównaj wyrok N.T.A. z dn. 8 czerwca 1937 r. l. rej. 3985/34). **Dopóki przeto taka prawomocna decyzja nie zostanie we właściwej drodze uchylona, musi ona być brana pod uwagę przy wymiarze zaopatrzenia emerytalnego,** o ile nie nastąpiła zmiana w stanie prawnym, miarodajnym dla ustalenia wysługi emerytalnej, ponieważ w myśl § 46 rozporządzenia z dn. 8.VII. 1932 r. okresy służby zaliczone do wysługi emerytalnej na podstawie poprzednio obowiązujących przepisów zalicza się i na podstawie tego rozporządzenia.

Gdy więc okresy w mowie będącej służby wojskowej zostały skarżącemu zaliczone do wysługi emerytalnej prawomocną decyzją Dyrekcji Radomskiej, wydaną na podstawie § 4 poprzednio obowiązującego rozporządzenia z dn. 4.VII. 1929 r. a władza pozwana nie wykazała aby w stanie prawnym, miarodajnym dla uzyskania wysługi emerytalnej skarżącego, zaszła jakakolwiek zmiana po wydaniu wspomnianej prawomocnej decyzji względnie po wejściu w życie powołanego wyżej rozp. R. M. z dn. 8.VII. 1932 r. a przed dniem rozwiązania stosunku służbowego ze skarżącym — uznać należy, że **zajęte przez władzę pozwaną w zaskarżonym orzeczeniu stanowisko odmowne w stosunku do roszczeń skarżącego nie znajduje oparcia w stanie faktycznym i prawnym.**

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

WOJCIECH GNAT

Maszynista parowozowni Rzeszów, długoletni przewodniczący Koła Z. Z. M. w Rzeszowie, wierny i zasłużony członek naszej organizacji.

zmarł dn. 5 czerwca 1939 r.

Cześć Jego Pamięci!

Dnia 5 czerwca 1939 roku zmarł po długich cierpieniach ś. p. kol. Wojciech Gnat, przewodniczący Koła Z. Z. M. w Rzeszowie.

Kol. Gnat należał do najstarszych i najbardziej zasłużonych członków naszej organizacji. Pracy organizacyjnej poświęcał się z pełnym oddaniem, ofiarowując czas wolny od zajęć służbowych bezinteresownie dla dobra naszego zawodu oraz członków związku. Dzięki zaufaniu jakim się cieszył w swoim środowisku, piastował od wielu lat bez przerwy godność przewodniczącego Koła Z. Z. M. w Rzeszowie a z obowiązków swoich na tym stanowisku wywiązywał się zawsze wzorowo, ku pełnemu zadowoleniu ogółu członków Koła oraz wyższych władz związkowych.

Sprawując kilkakrotnie mandat delegata na Walny Zjazd Związku dał się kol. Gnat poznać również szerszemu ogółowi kolegów i zdobył sobie uznanie za swoją rozwagę, dojrzałością obywatelską i bystrość sądu w sprawach organizacyjnych.

Jako pracownik, człowiek i obywatel cieszył się ś. p. kol. Gnat powszechnym szacunkiem zarówno w życiu służbowym jak też i poza nim.

Obrzęd pogrzebowy odbył się dn. 7 czerwca b. r. w Rzeszowie przy współudziale przedstawicieli władz kolejowych, wszystkich wolnych od służby pracowników parowozowych i warsztatowych z Rzeszowa, delegacyj kół Z. Z. M. z Dębicy, Jasła i Tarnowa oraz tłumnie przybyłych znajomych i przyjaciół ś. p. Zmarłego. Z ramienia związku uczestniczyli w pogrzebie sekretarz generalny Związku kol. **Spyt** oraz prezes Okręgu krakowskiego Z. Z. M. kol. **Bäcker.** Nad otwartą mogiłą pożegnał ś. p. kol. Gnata — sekr. gen. Zw. kol. **Spyt** podnosząc w serdecznych słowach zalety zmarłego oraz jego niezapomniane zasługi dla dobra wspólnej naszej sprawy.

Osieroconej rodzinie ś. p. kol. Gnata składamy tą drogą zapewnienie serdecznego współczucia.

PODZIĘKOWANIA

Poczuwamy się do obowiązku złożyć tą drogą serdeczne podziękowanie wszystkim, którzy przyczynili się do urządzenia uroczystości pożegnalnej z okazji naszego przejścia w stan spoczynku i uświetnili tę uroczystość swoją obecnością.

W szczególności dziękujemy p. inż. **Bittenkowi,** Nacz. Służby Mech. DOKP. Kraków, p. inż. **Fiałkiewiczowi,** Nacz. Parowozowni Kraków i innym pp. przedstawicielom władz kolejowych, p. **Mec. Dr Aschenbrennerowi,** kol. **Siadakowi,** Prez. Związku **Pruszyńskiemu,** wiceprez. **W. Spytowi,** sekretarzowi gener., doradcy prawnemu Związku p. **Dr Żuniakowi** za udział w uroczystości i wygłoczenie przemówień pożegnalnych, zaś kolegom: **Bäckerowi, Rzeszutowi i Kowalczykowi** i wszystkim innym organizatorom i gospodarzom uroczystości za trudy i starania poniesione z tego powodu.

Nawara Rudolf
Komorek Władysław
Warchałowski Bronisław

Kraków, w lutym 1939 r.

Wzruszeni do głębi serc uczuciem, jakie okazali nam koledzy, dnia 16. II. 1939 r. na uroczystym pożegnaniu z okazji przejścia w stan spoczynku poczuwamy się do obowiązku złożyć serdeczne podziękowanie za wręczone nam dyplomy pamiątkowe i upominki od kolegów, jak również za zorganizowanie tej uroczystości przez Zarząd Koła Z. Z. M. w Kutnie.

Równocześnie dziękujemy za łaskawe wzięcie udziału w tej uroczystości p. inż. **Lewczukowi,** Naczelnikowi Parowozowni w Kutnie, zastępcy Nacz. Par. p. **Sitkowskiemu,** maszyniście instr. kol. **Stawskiemu,** przedstawicielowi Zarządu Głównego Z. Z. M. sekretarzowi gen. kol. **Spytowi,** Prezesowi K. M. kol. **Kajcy** oraz Wielce Szanownym Paniom, które zajęły się urządzeniem przyjęcia i wszystkim kolegom wraz z żonami, którzy wzięli udział w uroczystości.

Miłą tę uroczystość zachowamy na zawsze w pamięci a odchodząc z szeregów służby czynnej, życzymy wszystkim kolegom powodzenia w dalszej pracy dla dobra kolejnictwa i Ojczyzny.

D. Zakrzewski **K. Michniewski**
J. Brzywczy **T. Matuszewski**
J. Żukowski

Kutno, w lutym 1939 r.

Składam niniejszym serdeczne podziękowanie Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za udzielenie mi pomocy prawnej, a p. adw. M. Zaczyńskiemu z Warszawy za sumienną i skuteczną obronę przed Sądem Okręgowym w Łodzi i Sądem Apelacyjnym w Warszawie

Pachciarek Stanisław,
masz. par. Poznań.

Poznań, w marcu 1939 r.

W poczuciu wdzięczności wyrażamy na tej drodze podziękowanie wszystkim pp. Kolegom, a w szczególności Zarządowi Koła Z.Z.M. Bydgoszcz oraz administracji parowozowni z Zas. Nacz. Par. p. **Nowińskim** na czele, którzy oddali ostatnią posługę koleżeńską naszemu nieodżałowanemu Mężowi i Ojcu ś. p. **Henrykowi Wyszomierskiemu,** masz. parowozowni Bydgoszcz.

Ponad to dziękujemy Zarządowi głównemu Z.Z.M. w Warszawie za sprawną wypłatę zapomogi chorobowej i pośmiertnej.

Anna Wyszomierska
z dziećmi

Bydgoszcz, w maju 1939 r.

W poczuciu wdzięczności wyrażam na tej drodze podziękowanie wszystkim, którzy oddali ostatnią posługę koleżeńską nieodżałowanemu mężowi memu ś. p. Wojciechowi Gnatowi.

Rzeszów, w czerwcu 1939 r.

Żona.

Koło Z.Z.M. w Rzeszowie, składa niniejszym serdeczne podziękowanie wszystkim, którzy oddali ostatnią posługę i odprowadzili na wieczny spoczynek drogie nam zwłoki Przewodniczącego Koła ś. p. kol. Wojciecha Gnata.

Za Zarząd Koła Z.Z.M. w Rzeszowie
Szymańczyk, przewodniczący.
Rzeszów w czerwcu 1939 r.

Wszystkim tym, którzy oddali ostatnią posługę mężowi i ojcu naszemu **ś. p. Ochalskiemu Aleksandrowi** tragicznie zmarłemu śmiercią maszynisty w katastrofie w Pruszkowie a w szczególności Zarządowi Głównemu Z.Z.M. — Warszawa i p. mecenasowi Żuniakowi, wszystkim parowozowniom D.O.K.P. — Warszawa, Z.Z.M. — Koło Piotrków, pp. Dudzińskiemu, Jastrzębskiemu, Czystawowi, wszystkim kolegom i znajomym, którzy na barkach swych ponieśli drogie nam zwłoki na miejsce wiecznego spoczynku, tą drogą składają z głębi serca płynące „Bóg Zapłać".

Żona i dzieci.

Piotrków Tr., w czerwcu 1939 r.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: **Eugeniusz Pruszyński.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15